

## Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Ngesrep Banyumanik

P. Poppy<sup>1</sup>, H. Wahyono<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Universitas Diponegoro, Indonesia

### Article Info:

Received: 31 October 2016

Accepted: 31 October 2016

Available Online: 6 November 2017

### Keywords:

Ruang terbuka hijau, vegetasi, koridor jalan

### Corresponding Author:

Poppy

Diponegoro University,

Semarang, Indonesia

Email: [reginaappy@gmail.com](mailto:reginaappy@gmail.com)

**Abstract:** *Reduced land area of green open space for the availability of the vegetation along the corridor street Ngesrep be reduced aesthetic value of the corridor. Availability of vegetation plays an important role in the effective functioning of green open space which serves as the aesthetic value is also beneficial to absorb air pollution. Lack of availability of vegetation on Ngesrep corridor street associated with the lack of proportion of areas allocated for open space and cause a decrease in the level of welfare. Directly causes decreased aesthetic value of green environment and the means to participate groundwater reserves decline. This study aims to identify the availability of vegetation on street corridor Ngesrep in fulfillment of a shortage of green space in the street corridor. Using descriptive quantitative research methods and analysis used is descriptive quantitative analysis to describe the results of the acquisition of the questionnaire and descriptive qualitative analysis to explain and generalize the results of penilitian form of interviews.*

*Based on the results of the study the condition of vegetation found along the street corridor Ngesrep very concern and bad, which can no longer function ecologically to the surrounding environment. Total availability of vegetation such as trees without any other plants very little variation, as many as 143 trees for a length of 1.5 km on the right side and the left shoulder of the road. Low levels of government in the care and cultivation of new crops. Almost 90% of the vegetation conditions including bad categories and should be the turn of the new plant. Proposals for improving the availability of vegetation on street corridor Ngesrep need for rules and sanctions for those individuals who perform the cutting of trees and the hardening of the shoulder of the road without permission. Thus the availability of vegetation on the green line on the road corridors Ngesrep not just be a complementary element in spatial planning of road corridors, rather it is one of the spatial structure of the road corridor.*

Copyright © 2016 TPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a

Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

Poppy, P., & Wahyono, H. (2016). Ketersediaan Vegetasi Pada Koridor Jalan Ngesrep Banyumanik. *Jurnal Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Dan Kota)*, 5(4), 330–339.

## 1. PENDAHULUAN

Arah dari pembangunan dan perkembangan perkotaan setiap waktunya cenderung mengarah pada penggunaan lahan untuk memenuhi kebutuhan dan meningkatkan pelayanan pada penduduk kota. Pembangunan tersebut dilakukan karena lebih memberikan keuntungan secara ekonomis dibandingkan dengan keberadaan vegetasi, sehingga posisi ruang terbuka hijau (RTH) yang ada diperkotaan hanya untuk mengisi lahan-lahan sisa yang ada diperkotaan. Menurut UU RI No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dinyatakan bahwa proporsi RTH pada wilayah perkotaan paling sedikit 30% dari luas wilayah keseluruhan. Pembangunan fisik yang terdapat di perkotaan setiap tahunnya mengalami peningkatan cukup besar sehingga mengakibatkan semakin berkurangnya luas RTH di perkotaan dan bahkan mengalami kecenderungan gejala pembangunan “antiruang terbuka” di perkotaan.

Orientasi pembangunan seharusnya menyelaraskan kemajuan lingkungan social dengan lingkungan alam, kemajuan material dan spiritual, tanpa merusak pola pembangunan berwawasan lingkungan pertimbangan kependudukan. Kualitas ruang terbuka publik, terutama ruang terbuka hijau (RTH) dari

waktu ke waktu mengalami penurunan yang sangat signifikan. Menurunnya kuantitas dan kualitas ruang terbuka publik tersebut, baik berupa ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non-hijau, telah mengakibatkan degradasi kualitas lingkungan hidup kota sehingga menimbulkan beberapa permasalahan.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan, Ruang terbuka hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam. Dalam ruang terbuka hijau pemanfaatannya lebih bersifat pengisian hijau tanaman atau tumbuh-tumbuhan secara alamiah ataupun budidaya tanaman seperti lahan pertanian, pertamanan, perkebunan dan sebagainya.

Proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 % dari luas wilayah kota merupakan ukuran minimal untuk menjamin keseimbangan ekosistem kota, baik keseimbangan sistem hidrologi dan sistem iklim, maupun sistem ekologis lain, yang selanjutnya akan meningkatkan ketersediaan udara bersih yang diperlukan masyarakat, serta sekaligus dapat meningkatkan nilai estetika kota. Untuk lebih meningkatkan fungsi dan proporsi ruang terbuka hijau di kota, pemerintah, masyarakat, dan swasta didorong untuk menanam tumbuhan di atas bangunan gedung miliknya. Proporsi ruang terbuka hijau publik seluas minimal 120 % yang disediakan oleh pemerintah daerah kota dimaksudkan agar proporsi ruang terbuka hijau minimal dapat lebih dijamin pencapaiannya sehingga memungkinkan pemanfaatannya secara luas oleh masyarakat.

Bahu jalan adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang berfungsi sebagai tempat berhenti sementara kendaraan yang mogok atau yang sekedar berhenti karena mengemudi ingin berorientasi mengenai jurusan yang akan ditempuh atau untuk beristirahat dan memberikan kelelahan pada pengemudi, dengan demikian dapat meningkatkan kapasitas jalan yang bersangkutan. Bahu yang tidak diperkeras, yaitu bahu yang dibuat dengan mempergunakan bahan pengikat sehingga lapisan tersebut lebih kedap air dibandingkan dengan bahu yang tidak diperkeras, bahu ini dipergunakan untuk jalan-jalan dimana kendaraan yang akan berhenti dan memakai bagian tersebut besar jumlahnya, seperti disepanjang tol, disepanjang jalan arteri yang melintasi kota, dan tikungan –tikungan yang tajam.

Menurut Peraturan Menteri No.1 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan, vegetasi adalah keseluruhan tumbuhan dan tanaman yang menutupi permukaan tanah. Sifat alami organisme tanaman dalam ruang terbuka hijau melalui mekanisme rekayasa lingkungan, mampu memperbaiki dan meningkatkan kualitas lingkungan. Vegetasi sebagaimana dimaksud, disesuaikan dengan bentuk dan sifat serta peruntukannya. Lokasi penanaman jalan harus berdasarkan ketentuan teknis yang berlaku berdasarkan peraturan perundang-undangan bidang jalan. Lokasi penanaman harus berada di dalam area jalur penanaman. Lokasi tanah yang akan dijadikan media tanam harus diolah terlebih dahulu. Tanah yang baik sebagai media tanam adalah tanah yang gembur mengandung cukup unsur hara. Untuk menghasilkan media tanam yang baik maka tanah harus digemburkan dengan menggunakan cangkul hingga kedalaman pertumbuhan akar dan ditambahkan pupuk organik/kompos secukupnya. Penanaman dapat dilakukan setelah tanah dibiarkan selama 3–5 hari. Koridor jalan didefinisikan sebagai jalur di mana masyarakat mempunyai hak untuk melewatinya tanpa diperlukan izin khusus untuk itu (Roadwork: Theory & Practice, Fourth Edition). Jalan diklasifikasikan berdasarkan pengguna jalan maupun berdasarkan lembaga pengelolanya, yaitu pemerintah daerah yang bertanggung jawab memeliharanya. Pertumbuhan lalu lintas pada koridor jalan yang bervariasi antara 2-6 %, tergantung pada data sensus Kota Semarang.

Perkembangan koridor Jalan Ngesrep Banyumanik memiliki peranan penting sebagai akses utama masuk ke kawasan pendidikan kampus Undip. Dilihat dari peningkatan jumlah penggunaan jalan setiap harinya serta perkembangan aktivitas-aktivitas yang terdapat, menjadikan koridor jalan ini sebagai salah satu citra pada kawasan Jalan Ngesrep. Berkembangnya aktivitas perdagangan dan jasa di sepanjang koridor Jalan Ngesrep sebagai kegiatan pendukung untuk kegiatan pendidikan menjadi salah satu faktor utama intensitas lalu lintas yang tinggi pada koridor jalan.

Pergeseran jumlah RTH yang tersedia pada koridor Jalan Ngesrep dalam bentuk bahu jalan karena perkembangan kepadatan pergerakan lalu lintas dan perdagangan jasa membuat nilai dan citra kawasan menjadi buruk. Permasalahan dalam hal penyediaan serta pemeliharaan vegetasi sering dilupakan oleh para pengguna jalan serta tidak adanya kejelasan aturan pengadaan vegetasi oleh pemerintah. Dengan melihat penjelasan sebelumnya, maka terdapat permasalahan yang menarik untuk dikaji yaitu, bagaimana

ketersediaan vegetasi dalam membantu menutupi kekurangan jumlah RTH di sepanjang koridor Jalan Ngesrep.

## 2 DATA DAN METODE

Pendekatan penelitian ketersediaan vegetasi pada bahu jalan koridor jalan ngesrep menggunakan pendekatan non eksperimental, yaitu metode dengan teknik analisis deskriptif dengan penjabaran dan penjelasan berdasarkan hasil temuan lapangan (penelitian survey). Penelitian ketersediaan vegetasi di koridor Jalan Ngesrep merupakan penelitian yang bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana manfaat dan kegunaan vegetasi yang terdapat pada sepanjang bahu jalan koridor Jalan Ngesrep.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier. Teknik analisis regresi linier merupakan metode statistika yang digunakan untuk membentuk model hubungan antara variabel terikat (variabel dependen) dengan satu atau lebih variabel bebas (variabel independen). Sifat hubungan antar variabel dalam persamaan regresi merupakan hubungan sebab akibat (causal relationship). Kebutuhan Data

### 2.1 Kebutuhan Data

Teknik pengumpulan data merupakan suatu teknik yang dilakukan dalam proses pengumpulan data. Proses pengumpulan data merupakan tahapan yang sangat penting dalam melakukan suatu penelitian dan dilaksanakan sebelum melakukan analisis. Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data dibagi menjadi teknik pengumpulan data primer dan teknik pengumpulan data sekunder.

**Tabel 1** Kebutuhan Data (Analisis Penulis, 2016)

No.	Manfaat/Tujuan	Kebutuhan Data	Jenis Data	Sumber Data
1	Mengidentifikasi Pengelolaan RTH (Bahu jalan)	Kondisi dan Keadaan RTH	Primer	Masyarakat
2	Karakteristik Aktivitas di Koridor Jalan Ngesrep	Aktivitas dan Keterlibatan Masyarakat	Primer	Masyarakat
3	Mengidentifikasi Bentuk Pengelolaan Vegetasi	Kondisi dan Ketersediaan Vegetasi	Primer	Masyarakat

### 2.2 Teknik Sampel

Teknik sampling yang digunakan adalah simple random sampling atau disebut juga sebagai simple probability sampling. Teknik simple random sampling adalah cara mengambil sampel dengan memberi kesempatan yang sama untuk dipilih bagi setiap individu atau unit dalam keseluruhan populasi. Dengan pemilihan teknik sampling ini, maka proses pengambilan dengan secara acak yaitu orang yang melintasi jalan dan beberapa kepala keluarga dari setiap rumah Kelurahan Sumurboto memiliki kesempatan yang sama untuk dipilih menjadi sampel. Berdasarkan hal tersebut dan dengan adanya keterbatasan waktu, biaya dan tenaga dari penulis, maka untuk mendapatkan jumlah sampel digunakan Rumus Slovin. Dengan menetapkan rata-rata pengguna koridor pada perhitungan traffic counting sebesar 566 kendaraan, jadi penetapan populasi untuk perhitungan jumlah sampel adalah 566 yang ditujukan bagi pengguna koridor Jalan Ngesrep.





$$\begin{aligned}
 n &= \frac{566}{1 + 566 (0,1)^2} \\
 &= 84,984 \text{ (dibulatkan 85)}
 \end{aligned}$$

Berdasarkan perhitungan rumus Slovin, maka jumlah sampel yang akan digunakan dalam pembagian kuesioner di Kelurahan Sumurboto adalah sebanyak 85 sampel.

### 3 HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalan Ngesrep Banyumanik merupakan akses pintu masuk pada kawasan pemukiman dan pendidikan di Tembalang. Setiap tahunnya jumlah pendatang mengalami peningkatan jumlah yang sangat signifikan, sehingga membuat tingkat pergerakan aktivitas pada koridor Jalan Ngesrep termasuk sangat padat apalagi pada jam-jam sibuk. Pada tahun 2010, tata guna lahan di sekitar koridor Jalan Ngesrep terdiri dari 4 jenis kawasan, yaitu; kawasan permukiman, kawasan perkantoran, kawasan campuran permukiman dan kawasan RTH. Perubahan tata guna lahan di sepanjang koridor Jalan Ngesrep menunjukkan perubahan dari kawasan permukiman menjadi kawasan komersial.

**Tabel 2** .Jenis Aktivitas (Analisis Penulis, 2016)

Jenis Aktivitas	Jenis Aktivitas	Keterangan Aktivitas
Perdagangan dan jasa		Ruko (Rumah dan kantor)
Kawasan Pendidikan		Taman Kanak-kanak
Pemukiman		Rumah penduduk
Perkantoran		Kantor Kecamatan Banyumanik

Survey kendaraan dilakukan selama satu hari pada jam puncak dengan pencatatan waktu selang 1 jam. Waktu tersebut dianggap telah mewakili jam-jam puncak (peak hour) aktivitas masyarakat dan kepadatan pemakaian koridor Jalan Ngesrep. Titik perhitungan pengumpulan jumlah kendaraan yang lewat dilakukan hanya pada satu titik yaitu lampu merah pada patung kuda Pangeran Diponegoro (titik depan Jalan Ngesrep). Dikarenakan titik awal jalan serta adanya lampu merah memudahkan pengamatan laju jalan dan berhentinya semua kendaraan.

## Kondisi Bahu Jalan dan Vegetasi

**Gambar 1.** Persebaran RTH koridor Jalan Ngesrep (2016)



Dilihat dari gambar peta, sebaran RTH pada Kelurahan Sumurboto masih kurang dari 30 % proporsi RTH pada perkotaan (UU RI No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang) rata-rata banyak terdapat pada bagian timur dan selatan Kelurahan Sumurboto, yaitu dengan jenis RTH lading milik warga, tanah kosong yang masih belum terkena garap atau pembangunan dan kuburan. Khususnya pada sepanjang koridor Jalan Ngesrep terlihat sangat sedikit RTH yang ada, RTH yang ada terdapat pada kantor pemerintahan yaitu Kantor Kecamatan Banyumanik dan Kantor Kelurahan Sumurboto.

**Tabel 3** Penyalah Gunaan Bahu Jalan (Analisis, 2016)

No.	Foto Keadaan Bahu jalan	Keterangan
1.		<ul style="list-style-type: none"> <li>Bahu jalan yang terdapat di sebelah kiri jalan dan ditemui saat masuk koridor Jalan Ngesrep (patung diponegoro) beralih fungsi sebagai tempat parkir ojek (pangkalan ojek)</li> </ul>
2		<ul style="list-style-type: none"> <li>Para pedagang kelontong memanfaatkan area pedestrian sebagai tempat berjualan, hal ini dikarenakan mereka tidak sanggup menyewa tempat dan agar mudah dijangkau pembeli.</li> </ul>

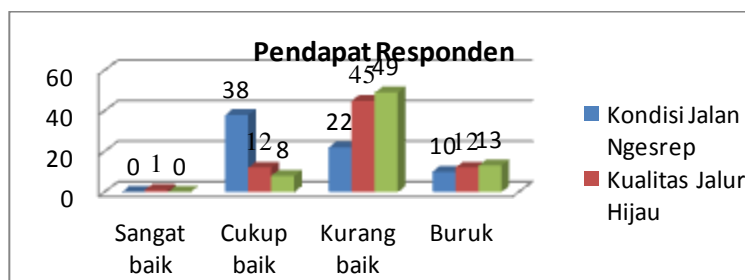


No.	Foto Keadaan Bahu jalan	Keterangan
3		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengerasan bahu jalan dan penebangan pohon dilakukan oleh masyarakat dengan alasan bisa memudahkan kendaraan mereka masuk.</li> <li>• Pengerasan ini dilakukan tanpa atas inisiatif pribadi tanpa ada pemberitahuan kepada pemerintah setempat.</li> <li>• Dan tidak adanya penggantian pohon yang sudah ditebang.</li> <li>• Pengerasan pada bahu jalan menyebabkan genangan air pada koridor Jalan Ngesrep pada saat hujan deras, dikarenakan tertutupnya aliran air untuk ke lubang saluran air. Genangan air pada saat hujan cukup tinggi yaitu bisa mencapai <math>\pm 25</math> cm.</li> <li>• Pengerasan bahu jalan juga membuat dilupakannya pembuatan sarana lubang saluran perantara air hujan</li> </ul>

Berdasarkan beberapa masalah yang terdapat pada sepanjang pedestrian dan bahu jalan di koridor Jalan Ngesrep yaitu akibat negatif pembangunan struktur bangunan bertingkat dengan beberapa memakan jumlah komposisi RTH yang seharusnya dipenuhi dan meningkatnya intensitas transportasi milik pribadi yang tidak beraturan tanpa pertimbangan pengelolaan lingkungan yang bijaksana akan berpengaruh pada pengurangan kapasitas RTH yang ada. Permasalahan ini diperbesar oleh karakteristik social, akibat internasionalisasi, pentingnya pertumbuhan informasi dan teknologi tinggi yang harus dipertimbangkan.

Pemerintah harus siap mengambil langkah-langkah untuk menghadapi perkembangan masalah masyarakat yang semakin menua ini. Meningkatnya kondisi lingkungan dan keindahan kawasan, serta memastikan bahwa pengukuran-pengukuran perlu ditetapkan untuk memenuhi kebutuhan akan penghijauan kawasan. Mayoritas responden yang melintasi Jalan Ngesrep dari sebanyak 70 responden yang dikumpulkan, sebanyak 48 responden (68 %) beranggapan bahwa keberadaan vegetasi di sepanjang koridor Jalan Ngesrep berdampak terhadap nilai estetika kawasan tersebut. Sisanya adalah responden yang tidak terlalu peduli mengenai nilai estetika kawasan sebanyak 16 responden (23 %) dan sebanyak 6 orang responden (9 %) berpendapat tidak adanya manfaat nilai estetika bagi kawasan. Nilai estetika dapat dihitung dengan nilai kuantitatif, seperti keberagaman jenis vegetasi yang terdapat beragam, keasrian lingkungan, hijaunya disekitar kawasan dan sedikitnya pengerasan yang dilakukan pada bahu jalan .

**Gambar 2.** Diagram Responden (2016)



Berdasarkan diagram perbandingan diatas, didapat hasil penilaian dari responden mengenai kondisi koridor Jalan Ngesrep, bahu jalan dan vegetasi yaitu ;

- Untuk kondisi koridor Jalan Ngesrep sebanyak 46 responden saat melintas beranggapan kondisi koridor Jalan Ngesrep termasuk pada kategori cukup baik, 26 responden beranggapan bahwa kondisi

koridor Jalan Ngesrep termasuk pada kategori kurang baik dan 13 resepoden beranggapan bahwa kondisi koridor Jalan Ngesrep termasuk pada kategori buruk.

- Untuk kondisi bahu jalan yang terdapat di koridor Jalan Ngesrep sebanyak 58 responden beranggapan kondisi bahu jalan termasuk pada kategori kurang baik, 21 responden beranggapan bahwa kondisi bahu jalan termasuk pada kategori buruk dan 6 responden beranggapan kondisi bahu jalan termasuk kategori baik.
- Untuk kondisi vegetasi yang terdapat pada bahu jalan di koridor Jalan Ngesrep sebanyak 59 responden beranggapan bahwa kondisi vegetasi termasuk pada kategori kurang baik, 16 responden beranggapan bahwa kondisi vegetasi termasuk pada kategori buruk dan sebanyak 10 responden beranggapan bahwa kondisi vegetasi termasuk pada kategori cukup baik.

**Gambar 3.** Keadaan bahu jalan dan vegetasi (2016)



Pembangunan yang lebih mengarah pada pembangunan fisik telah menyampingkan keberadaan ruang terbuka hijau, khususnya bahu jalan jalan. Hal ini mempengaruhi kondisi fisik yang ada pada pohon dengan terlihatnya berbagai gejala kerusakan secara fisik dan visual. Dengan gejala kerusakan yang ada dapat mempengaruhi kualitas lingkungan kota. Oleh sebab itu pengembangan, pengelolaan, dan pemeliharaan bahu jalan harus ditangani dengan serius terutama pada lingkungan perkotaan. Bahu jalan hanya ada pada jalur utama kota, dan untuk memaksimalkan potensi bahu jalan yaitu dengan cara mengadakan penghijauan di jalur-jalur sekunder. Panjang koridor jalan  $\pm 1,5$  km (dari patung diponegoro sampai jembatan tol tembalang) jumlah pohon yang tersedia sangat sedikit, untuk koridor sebelah kiri (deretan SPBU Ngesrep) hanya terdapat 74 pohon dan untuk sebelah kanan (deretan kantor Kecamatan Banyumanik) hanya terdapat 69 pohon. Jenis vegetasi yang terdapat juga tidak bervariasi, rata-rata hanya terdapat pohon saja. Untuk tanaman yang ditanam pada pot-pot tanaman dilakukan hanya oleh beberapa masyarakat tidak semuanya masyarakat menyediakan pot-pot tanaman.

Pengamatan kondisi fisik vegetasi yang berupa pohon yang dilakukan berdasarkan keadaan visual keseluruhan pohon dengan menekankan pada bagian pangkal akar yang ada di permukaan tanah, batang, daun, dan percabangan. Penilaian kondisi fisik berdasarkan 2 kerusakan yaitu kerusakan dan penyakit tanaman, dan mekanik. Bentuk kerusakan yang terjadi pada pohon yang ada di koridor Jalan Ngesrep ini sebagian disebabkan oleh tumbuhan pengganggu yang tumbuh pada pohon seperti epifit dan benalu.

**Gambar 3.** Kerusakan dan penyakit pada vegetasi (2016)

### Variabel yang Mempengaruhi Ketersediaan Vegetasi

Analisis regresi digunakan terutama untuk tujuan peramalan, dimana dalam model tersebut ada variabel dependen (tergantung) dan variabel independen (bebas) dan akan dikembangkan sebuah persamaan regresi (mencari nilai variabel dependen dari nilai variabel independen yang diketahui).

**Tabel 4** Variabel ketersediaan vegetasi (2016)

Correlations		kesan_melintas	kondisi_jln	kondisi_jh	kondisi_vegetasi
Pearson Correlation	kesan_melintas	1.000	.660	.523	.549
	kondisi_jln	.660	1.000	.596	.463
	kondisi_jh	.523	.596	1.000	.530
	kondisi_vegetasi	.549	.463	.530	1.000
Sig. (1-tailed)	kesan_melintas	.	.000	.000	.000
	kondisi_jln	.000	.	.000	.000
	kondisi_jh	.000	.000	.	.000
	kondisi_vegetasi	.000	.000	.000	.
N	kesan_melintas	85	85	85	85
	kondisi_jln	85	85	85	85
	kondisi_jh	85	85	85	85
	kondisi_vegetasi	85	85	85	85

Besar hubungan antara variabel kesan melintas oleh pengguna saat melintasi koridor Jalan Ngesrep dengan kondisi jalan adalah 0,660. Hal ini menunjukkan hubungan yang bisa dikatakan lumayan erat diantara kesan melintasi jalan dengan kondisi jalan saat melintasi jalan. Arah hubungan yang positif (tidak ada angka negative pada 0,660) menunjukkan semakin besar alasan melintasi koridor Jalan Ngesrep akan membuat kesan melintas cenderung meningkat. Angka R square adalah 0,516 (adalah pengkuadratan dari koefisien korelasi atau  $0,718 \times 0,718 = 0,516$ ). R square bisa disebut koefisien determinasi yang dalam hal ini berarti 51,6% dari variasi kesan melintas oleh pengguna melintasi koridor Jalan Ngesrep bisa dijelaskan oleh variabel kondisi jalan, kondisi bahu jalan dan kondisi vegetasi pada koridor Jalan Ngesrep. Sedangkan sisanya ( $100\% - 51,6\% = 48,4\%$ ) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain. R square berkisar pada angka 0 sampai 1, dengan catatan semakin kecil angka R square, semakin lemah hubungan kedua variabel.



Standard Error of Estimate adalah 0,47627 (satuan yang dipakai adalah variabel dependen atau dalam hal ini adalah kesan melintasi jalan). Pada analisis sebelumnya standard deviasi frekuensi adalah 0,67218 yang jauh lebih besar dari standard error of estimate yang hanya 0,47627. Karena lebih kecil dari standard deviasi frekuensi melintas, maka model regresi lebih bagus dalam bertindak sebagai predictor kesan melintas daripada rata-rata frekuensi itu sendiri.

Dari uji ANOVA atau F test, didapat F hitung adalah 28.771 dengan tingkat signifikansi 0,000. Karena probabilitas (0,000) jauh lebih kecil dari 0,05 maka model regresi bisa dipakai untuk memprediksi besaran kesan melintas oleh pengguna koridor Jalan Ngesrep. Persamaan regresi frekuensi pengguna melintasi koridor Jalan Ngesrep :

$$Y = 0,704 + 0,452 X1 + 0,088 X2 + 0,344 X3$$

Dimana :

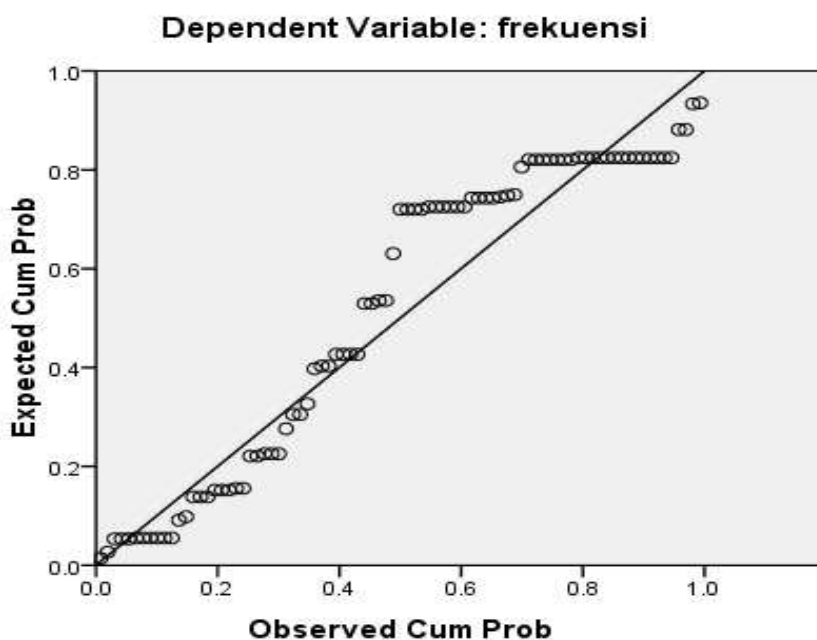
Y = kesan melintas

X2 = Kondisi jalur hijau

X1 = kondisi jalan

X3 = Kondisi Vegetasi

### Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Gambar chart diatas adalah uji model regresi yang relevan dengan menggunakan output chart yang relevan. Jika residual berasal dari distribusi normal, maka nilai-nilai sebaran data (nokat dengan hasil survey responden) akan terletak pada garis lurus. Terlihat pada sebaran data pada chart di atas bisa dikatakan tersebar pada sekeliling garis lurus tersebut (tidak terpenjar secara berjauhandari garis lurus). Maka bisa dikatakan bahwa persyaratan normalitas bisa dipenuhi. Pada sebaran data membentuk arah kekanan atas dan jika ditarik garis lurus akan didapat slope yang positif. Hal ini sesuai dengan koefisien regresi (yang adalah nilai slope) variabel kondisi jalan yang positif.

#### 4 KESIMPULAN

Hasil analisis penelitian ini memberikan informasi yang berkaitan dengan pemaksimalan jumlah RTH yang berkurang setiap waktunya pada koridor jalan dengan mengandalkan penyediaan vegetasi. 1. Ketersediaan vegetasi di koridor Jalan Ngesrep terdapat pada bahu jalan dan jumlah yang tersedia hanya 143 pohon sepanjang 1,5 km. Sebagian besar (90%) kondisi vegetasi yang berupa pohon pada sepanjang

jalur hijau di koridor Jalan Ngesrep berada pada kondisi kurang baik (buruk) dan hanya sebagian kecil yang berada pada kondisi cukup baik Hampir 70% dari panjang koridor jalan pada bahu jalan tempat penanaman vegetasi sudah mengalami pengerasan, dikarenakan untuk memnuhi kekurangan lahan oleh para pengguna jalan seperti untuk parkir kendaraan dan untuk para area berjualan pedagang kaki lima. Vegetasi yang terdapat tidak bisa bermanfaat sepenuhnya lagi dalam hal pencegahan pencemaran polusi udara dan penambah nilai estetika lingkungan. Dan juga sebagai pengganti kekurangan lahan RTH pada koridor jalan ngesrep. Kondisi jalan menjadi variabel yang berdampak besar terhadap proporsi ketersediaan vegetasi pada koridor Jalan Ngesrep, ini dikarenakan kondisi jalan sebagai pengikat alur aktivitas dan penghubung kawasan disekitarnya.

## 5 REFERENSI

- Arifin, H.S., Munandar, A., Arifin, N. H., Pramukanto, Q., & Damayanti, V. D. (2008). Sampoerna Hijau Kotaku Hijau: *Jakarta: Sampoerna Hijau*, 35-37.
- Budihardjo, E. (1993). *Kota Berwawasan Lingkungan*. Alumni. Bandung.
- Nomor, P. M. P. U. (5). Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan. *Jakarta, Direktorat Jendral Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum*.
- Semarang, P., & No, P. (2011). 14 / 2011 : Rencana Tata Ruang Wlayah Kota Semarang Tahun 2011-2031.
- Negeri, D.D. (2007). Peraturan Menteri Dalam Negeri No.1 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan. *Jakarta: Depdagri*.